Cri de détresse.

LES CHEMINS DE FER

FERONT LA RUINE

DE LA FRANCE.

Caveant cives.

PAR M. HENRI RIVÈS.

PARIS.
DENTU, PALAIS-ROYAL, 13.

LONDON.
DULEAU, SOHO-SQUARE, 5.

1838.

IMPRIMERIE DE G.-A. DENTU,
3 et 5, rue des Beaux-Arts.

A quoi bon cet écrit? trouvera-t-il des lecteurs? Que m'importe? En émettant des idées si peu conformes à l'opinion générale, j'obéis au besoin d'avertir mes concitoyens des dangers qui les menacent. Mes craintes, fussent-elles chimériques, on me rendra la justice de penser que je ne suis conduit ici que par l'amour du bien public. Si, imitant l'exemple d'un publiciste distingué, j'eusse consacré ma plume à faire ressortir les avantages des spéculations nouvelles, comme lui j'aurais trouvé une riche compensation à mes peines. En publiant cette brochure, je ne dois m'attendre qu'à de méprisantes critiques, si tant est qu'un seul des hauts et puissans seigneurs du jour, messieurs les journalistes, daigne jeter un regard sur l'œuvre d'un inconnu.

CRI DE DÉTRESSE.

Dans nos sociétés modernes, les capitaux constituent seuls la puissance et la suprématie des nations. L'Angleterre, dans la lutte de géans qu'elle soutint contre la France, ne dut sa conservation qu'à cette source inépuisable de milliards que surent faire jaillir des hommes d'un génie élevé; faible et débile au commencement de la guerre, la puissance anglaise s'éleva tout à coup au plus haut degré de force et de splendeur; ses guinées répandues dans toute l'Europe suscitèrent à sa rivale de dix siècles des ennemis sans cesse renaissans, jusqu'à ce que fatiguée mais non vaincue, la France consentît à laisser reposer le monde.

Long-temps les peuples et les rois, tremblans et incertains, restèrent frappés d'impuissance; mais enfin le torrent révolutionnaire paraissant rentré dans son lit, ils se rassurèrent peu à peu, et osèrent jeter un regard sur les profondes blessures que, dans leur rage furibonde, ils s'étaient faites les uns aux autres. De toutes parts on n'entendit que cris de douleur et de désespoir...... Toutes les nations épuisées et haletantes paraissaient ne devoir jamais se remettre de l'ébranlement général où elles se trouvaient alors; partout les idées révolutionnaires avaient poussé de profondes racines, et les trônes chancelans sur leurs bases, semblaient devoir entraîner dans leur chute la société tout entière.

L'agitation extrême des esprits, l'anéantissement de toutes les doctrines, de tous les principes sacrés jusqu'alors, devaient faire concevoir des craintes sur l'avenir réservé aux nations; l'état déplorable de leurs finances présageait leur ruine prochaine.

L'Autriche et la Prusse, après avoir épuisé les ressources du crédit général, s'étaient vues forcées de faire contracter à chacune de leurs provinces, des emprunts désastreux. La modicité de leurs revenus ne permettait pas d'espérer qu'il fût possible de réduire la dette publique. La Russie, malgré les immenses subsides qu'elle avait reçus de l'Angleterre, malgré le prêt énorme que la banque de Prusse lui avait fait peu avant la paix de Tilsitt, avait été forcée, à l'exemple de l'Autriche, d'avoir recours au papier-

monnaie, qui bientôt perdit sa valeur, et ne fut plus reçu à l'étranger.

En Angleterre, les plaies n'étaient pas moins profondes. Les brillantes théories d'Adam Smith avaient reçu de magnifiques applications, la Grande-Bretagne tout entière s'était transformée en une immense manufacture; le monde entier était devenu son tributaire; partout ses innombrables vaisseaux allaient chercher les matières premières qu'ils reportaient ensuite sous de nouvelles formes, laissant à l'Angleterre le prix de la main-d'œuvre.

Tandis que les autres peuples versaient leur sang pour sa défense, tranquille dans son île, le peuple anglais profitait de la conflagration générale pour assurer aux innombrables produits de sa gigantesque industrie de nouveaux débouchés.

Pendant un moment le monopole du commerce lui appartint seul et sans partage, et l'orgueilleuse Albion se décerna fièrement le titre de *dominatrice des mers*. Cette fortune subite si merveilleusement acquise, reposait-elle sur des bases solides? Chaque peuple profitant de la paix ne devait-il point bientôt se libérer du tribut qu'il payait à l'industrie anglaise? Alors telle qu'un manufacturier qui ne reçoit plus de commandes, l'Angleterre ne se verrait-elle pas contrainte de fermer ses ateliers? La confiance publique, seule base de la prospérité, venant à manquer, la nation tout entière ne disparaîtrait-elle point dans l'abîme sans fond de sa dette publique?

Seule entre tous, la France, malgré sa récente défaite, n'avait besoin que de quelques années de repos pour reparaître au rang des nations, plus forte et plus puissante que jamais. L'accroissement de sa population, l'extension donnée à son industrie et à son commerce intérieur, ces nombreux canaux, ces routes innombrables qui déjà sillonnaient notre territoire dans tous les sens, enfin l'impulsion qu'un seul homme avait su imprimer au pays, tout semblait présager le plus bel avenir.

Ces espérances ont-elles été remplies? Qui pourrait le nier en voyant à quel point de prospérité nous sommes parvenus! Nos revenus ont augmenté dans une progression effrayante, si cette progression même n'était une preuve évidente de la fortune publique. Nous n'en sommes plus à ignorer que plus un peuple paye d'impôts, plus ses forces pour supporter de plus grandes charges s'augmentent, puisque cette rosée recueillie par le gouvernement, vient se répandre en pluie abondante sur toute la nation.

Qui voudrait connaître la somme à laquelle s'élèvent les impositions qui, sous divers titres, et à différentes époques, sont venues accroître la puissance de la France, devrait s'armer d'un grand courage. Aux contributions depuis long-temps connues, il faudrait ajouter les centimes additionnels, dont depuis quelques années la France fait un si dangereux usage. Les ressources du présent étant loin de suffire aux besoins toujours croissans de la prospérité commune,

il a bien fallu anticiper sur l'avenir. Les départemens, les arrondissemens, les communes sont journellement autorisés à contracter des emprunts; et pour subvenir à ces charges nouvelles, on augmente le tarif des octrois, le plus certain et le plus productif de tous les impôts, car il se prélève sur les subsistances. Un pareil travail serait pourtant bien important; mieux que tous les raisonnemens possibles, il démontrerait combien la France est riche et puissante, puisque depuis si long-temps elle peut, sans s'épuiser, produire des richesses telles que l'imagination se refuse à les concevoir.

Un grand et utile problême que nos économistes politiques devraient bien prendre la peine de résoudre, serait de nous dire comment il se fait que les départemens n'ayant d'autres ressources que l'agriculture, et qui, chaque année, versent à la caisse du gouvernement 3 et 4 millions de plus qu'ils ne reçoivent, sont encore ceux dont les habitans sont les plus heureux, tandis que les provinces frontières, où chaque année vient s'engloutir tout le produit des impôts, n'ont qu'une population malheureuse et dénuée de tout.

La merveilleuse progression de l'agriculture ne serait-elle point un autre sujet bien digne d'attirer leur judicieuse attention? En 1790, à peine si 10 millions d'individus étaient occupés à la terre; aujourd'hui on en peut compter 25 millions; et sur ce nombre, 11 millions possèdent une ou plusieurs des 124

millions de parcelles qui composent notre territoire. Quels brillans résultats et que d'actions de grâces ne devons-nous pas au législateur hardi qui le premier osa flétrir de réprobation les droits injustes de primogéniture et de substitution! Rentrée dans la loi naturelle si long-temps violée, la France marche à grands pas vers la réalisation des rêves des philantropes; avant peu chacun possédera une parcelle de la mère commune, et verra son nom figurer sur les magnifiques folios du cadastre. Cette œuvre incommensurable, qui se poursuit avec une dépense annuelle de cinq millions, et une persévérance qui surpasse celle de la vertueuse Pénélope.

Etreinte par le Code Napoléon, la France se débattrait en vain; il faut que tout entière elle passe au laminoir, jusqu'à ce que, arrivée aux dernières bornes de la division possible, elle puisse voir tous ses enfans heureux de tout le bonheur d'être propriétaires.

Au milieu des bagages que lui légua la république, Napoléon trouva quelques misérables domaines dont elle n'avait pu se défaire, le temps lui ayant manqué. Le grand homme crut devoir entourer de tous ses soins ces quelques lambeaux des grandes propriétés d'autrefois; mais bientôt apparut en France, avec le roi légitime, cette multitude innombrable de nobles si injustement dépouillés par la convention. De toutes parts le trône fut assailli de leurs pétitions. Pour les uns on démembra le domaine de l'Etat si

scrupuleusement conservé par l'empire; pour les autres, ils trouvèrent dans le milliard d'indemnité une large compensation aux confiscations que la patrie avait prononcées contre eux.

La révolution de 1830 n'eut aucune indemnité à donner, mais une foule d'ambitions à satisfaire, ce qui revint beaucoup plus cher. Les impôts furent portés à un milliard; et comme cette somme ne pouvait suffire aux besoins sans cesse renaissans, le gouvernement dut, pour y subvenir, contracter des emprunts. Mais jeter sur la place une trop grande masse de rentes pouvait effrayer; la restauration, malgré ses largesses, n'avait pu épuiser entièrement le domaine public. Il restait bien encore disséminés çà et là quelques arpens de bois, on en aliéna une bonne partie; et pour que cette aliénation fût profitable au pays, permission de défricher fut accordée aux acquéreurs. Ces bois mis en culture produisent actuellement 60 à 80 fr. l'hectare, tandis que s'ils fussent restés en bois, ils produiraient à peine 10 à 15 fr. Quelle belle opération!

L'augmentation de la dette publique n'est pas le moindre avantage que la France doive à la révolution de juillet. Ce que n'avait pu ni la république ni l'empire, le gouvernement constitutionnel l'a réalisé au-delà de toute espérance. Avant peu nous posséderons une dette irremboursable. Emettre des coupons de rente qui une fois dans la circulation ont une valeur réelle, n'est-ce point, non seulement créer des capi-

taux nouveaux, mais encore développer dans la nation les principes du crédit public, qui seuls ont élevé l'Angleterre aux hauteurs inaccessibles qu'elle occupe aujourd'hui ?

Si telles ont été les vues des puissans génies qui nous gouvernent, qu'ils se félicitent, le succès a dépassé les espérances qu'ils pouvaient concevoir. La France, si sévèrement avertie par les déceptions qui suivirent le système de Law, jusqu'à ce jour semblait craindre de donner à son commerce une impulsion trop forte. Saisie tout à coup d'un esprit de vertige, elle veut rivaliser aujourd'hui avec l'Angleterre. Toute entière elle a poussé des cris de joie en voyant la brillante extension donnée à son industrie; de magnifiques manufactures s'élèvent de tous côtes, et répandront dans nos provinces cette aisance, ce comfort qui font de la Grande-Bretagne un pays de bonheur. Des villes s'élèvent, là où il n'y avait que des villages; en peu d'années leur population décuple de nombre; et leurs habitans, qui jusqu'à ce jour n'étaient vêtus que de bure, portent maintenant des habits d'un drap moëlleux et fin; les jeunes filles trouvent dans le salaire de la fabrique un moyen de paraître, le dimanche, embellies de tous ces atours qui autrefois étaient réservés aux grandes dames : il arrive bien, à de rares intervalles, que le travail manquant, cette multitude assemblée en un seul point, se débat contre les horreurs de la faim..... Ne faut-il pas une ombre au tableau?

Nos législateurs, en transformant la caisse d'amortissement en un comptoir d'escompte pour les bons du trésor, ont fait un grand pas vers l'application des sublimes doctrines du crédit illimité. Un principe admis entraîne à toutes ses conséquences. L'amortissement, cette admirable puissance qui, cumulant sans cesse ses revenus, va toujours en grandissant jusqu'à ce qu'il absorbe la dette avec laquelle il a pris naissance, une fois détruit, on ne pouvait s'arrêter dans cette marche hardie. La loi sur les caisses d'épargne fut portée; et, chose difficile à comprendre pour de petits esprits! les économies de l'ouvrier, dont au premier cri de guerre, à la première famine il sentira le besoin et demandera le remboursement intégral, serviront à construire des canaux, des chemins de fer, dont le produit couvrira l'Etat des intérêts qu'il paie. Par cette admirable conception, le commerce et l'industrie, ces puissans producteurs de la fortune publique, profiteront de ces capitaux, qui autrement seraient restés inactifs dans les caisses du gouvernement.

Ce n'est point seulement à l'intérieur que se développent notre industrie et notre commerce; comme l'Angleterre, nous posséderons bientôt nos Indes. Si nos Antilles, succombant sous d'injustes tarifs, menacent d'abandonner la marâtre qui les dédaigne, l'Afrique, cette brillante conquête de la restauration, les remplacera amplement. Jusqu'à ce jour, le vague où a dû se tenir le gouvernement de juillet pour

prouver à l'Europe son entière indépendance, n'a laissé à la France que la liberté de dépenser annuellement 30 à 40 millions; les victorieuses expéditions de Mascara et de Constantine lui permettent aujourd'hui de lever la tête haute et de dire sa pensée à la face du monde. Encore quelques années, et, si l'équilibre européen continue à se raffermir, si l'Angleterre, notre fidèle et bonne alliée, veut bien nous le permettre, nous joindrons à tout jamais l'Algérie à notre territoire. Que la France s'impose donc de nouveaux sacrifices. Ne doit-elle pas conserver les glorieuses conquêtes de sa vaillante armée? Est-ce donc trop de quelques cent millions échangés contre la possibilité, l'espérance de voir toutes les richesses de ce beau pays affluer au port de Marseille? Les résultats acquis ne sont-ils pas très-satisfaisans? Avec la laine, le corail, le fil d'aloës, le kermès, l'orseille, dont nous importons des échantillons si nombreux, le roi de France ne vient-il pas de recevoir, de la gracieuse libéralité d'Ab-del-Kader, vingt-trois étalons de cette race de chevaux du désert qui défient l'ardent simoun? Ils prendront place dans nos haras royaux, ces utiles établissemens dont le bienfaisant effet se fait trop vivement sentir, puisque pour nos remontes nous sommes forcés de prendre les restes de l'Allemagne, nos chevaux trop fougueux ne pouvant convenir à la vie tranquille dont jouissent, depuis si long-temps, nos belliqueux cavaliers.

Et puis ne faut-il pas assurer à la France une con-

trée vaste et inhabitée où elle puisse transporter l'exubérance ulcérée de sa population maladive? Quelle terre, quel climat mieux que celui d'Afrique pourrait remplir un pareil but? Qu'on aille demander aux échos de la Mitidja ce que sont devenus ces milliers d'enfans de Paris, cette formidable canaille qui, aux trois immortelles journées, surgit au milieu de la capitale étonnée; réveillée par le canon, la vermine populaire inonda les carrefours. En vain essaya-t-on de la faire rentrer dans les sentines impures où jusqu'alors elle était demeurée en silence; l'insecte avait senti la chaleur du soleil, la larve avait grandi, et menaçait de cracher son venin sur la société tout entière..... Trente mille furent envoyés dans nos possessions d'Afrique, où ils purent jouir en paix de la douce abondance de ces heureux climats.

Où s'arrêtera la France, emportée qu'elle est par le tourbillon des utopies modernes? Lancée sur une mer orageuse et inconnue, ne doit-elle pas craindre d'échouer sur quelques rescifs ignorés? Forte de sa belle population, riche de son vaste territoire, ne doit-elle pas craindre de compromettre à jamais le bel avenir qui lui était réservé? Quelques années ont suffi à la commandite, cette infernale invention du génie anglais, pour engloutir près d'un milliard! Les fraudes les plus infâmes, les vols les plus effrontés se pratiquent chaque jour au vu de tout le monde, et le gouvernement n'a de force que pour laisser faire! et les actionnaires, cette plèbe ignorante et stupide, n'ont

pas cessé d'ajouter foi aux prospectus menteurs, à la rédaction desquels nos littérateurs les plus distingués n'ont point honte de consacrer leur plume! Les forges, les mines d'or, d'argent, de houille, découvertes ou à découvrir; les fabriques d'indienne, de drap, de sucre; en un mot, toute industrie d'abord exercée dans de justes bornes par un seul individu, s'est transformée en société en commandite, et a grandi dans la proportion de 1 à 100.

Qui donc achètera les produits de toutes ces manufactures? En 1790, l'Europe n'importait que vingt à vingt-cinq millions de livres de coton en laine; qui pourrait dire combien nous en recevons aujourd'hui? Seule l'Angleterre en importe annuellement deux cent soixante-dix millions de livres; et les villes de Manchester, Liverpool, Birmingham, versent annuellement sur la place du monde un milliard d'aunes d'étoffes : et pourtant l'univers n'allait pas nu avant l'invention de vos merveilleuses machines!..... Que sera-ce donc alors que chaque peuple voulant, lui aussi, prendre sa part des énormes bénéfices que l'industrie et le commerce procurent à ceux qui s'y adonnent, devenu manufacturier, suffira non seulement à ses propres besoins, mais inondera encore les marchés de son superflu? Que deviendront alors ces millions d'hommes qui ne doivent leur naissance qu'à cette fortune factice que vous avez créée?. Et si vous croyez ces temps trop éloignés pour troubler votre égoïste tranquillité, dites, ne tremblez-vous pas en

voyant remuer autour de vous cette foule innombrable que depuis si long-temps vous exploitez, et qui, connaissant enfin votre petit nombre, peut un jour se réveiller terrible? Le paupérisme, produit de notre civilisation moderne, comme un ulcère affreux, s'est attaché à la société; il la dévorera..... En vain, médecins inhabiles, vous appliquez sur ce cancer des chairs palpitantes qui, trompant sa fureur, prolongent de quelques momens encore votre vie si faible et si débile : inutile précaution! le remède ne fait qu'envenimer et agrandir le mal.....

N'est-il pas horrible de penser que ces jeunes et jolies femmes, ces anges de bonté et de miséricorde qui, trouvant dans la charité la force de surmonter toutes les délicatesses dont le monde les entoure, vont porter des consolations aux malheureux souffrans, ne font que l'office de bourreaux qui savent suspendre à temps les douleurs du patient pour qu'il puisse supporter plus long-temps les horreurs de la torture?

Hommes puissans! qui, par force et par astuce, avez dépouillé le peuple de son droit le plus sacré, la liberté, n'aurez-vous donc jamais une pensée pour l'avenir que vous préparez aux générations futures? Dans votre fol orgueil de parvenus vous n'entrevoyez pas l'abîme entr'ouvert sous vos pas..... Jamais la nation ne vous a paru plus riche, car jamais vous ne vous êtes vus si puissans. Comme une immense machine docile à l'impulsion que vous lui avez donnée,

elle roule rapidement sur le plan incliné où vous l'avez placée : mais ne voyez-vous pas, insensés! que sa vitesse s'accroît en raison directe du chemin qu'elle parcourt, et que bientôt harassés, n'en pouvant plus, saisis de vertiges, vous voudrez la retenir; mais, vous arrachant de vos siéges élevés, de ses roues pesantes elle vous brisera les reins?... En vain l'abîme apparaîtra béant devant elle; il sera trop tard, et nul effort humain ne pourra l'arracher à la ruine où la conduit votre imbécillité.

Plus terrible cent fois que les bêtes féroces, l'homme, cette créature sublime de la Divinité, montrera à la terre étonnée tout ce qu'un être intelligent, lancé dans la carrière du mal, peut produire d'atrocités..... Sans religion, sans principes, n'ayant d'autres penchans que le sordide amour de l'or et le hideux égoïsme, l'individu se concentrera dans son unité: alors disparaîtront les liens de famille comme ceux de société; et chacun, le cœur rongé d'envie, ne connaissant plus de frein, cherchera à renverser pour s'élever sur des ruines, jusqu'à ce que l'édifice entier venant à crouler, cette luxurieuse population qui aujourd'hui fait votre gloire, ne trouvant plus à la manufacture le pain quotidien, se rue sur les habitations des riches et vienne tomber, exténuée de faim, sur les monceaux d'or si péniblement acquis.

Alors les peuples du Nord, paraissant sur les hauteurs comme une troupe de vautours affamés, s'abat-

tront sur ces hommes cadavéreux; alors s'élèvera jusqu'aux cieux un effroyable concert de cris de désespoir et de grincemens de dents; puis le silence des tombeaux.....

Régénérée par les flots de sang qui de toutes parts auront coulé, la terre produira de nouvelles récoltes; et les rares habitans de ces provinces, maintenant si peuplées, s'étonneront devant les restes rouillés de ces puissantes machines, desquelles, dans leur folie, les hommes d'aujourd'hui attendent leur bien-être : comme si la matière inerte pouvait produire autre chose que la désolation et la mort!

Un jour, au milieu des loisirs d'une vie tranquille, je pourrai mettre à nu toutes les plaies de nos sociétés modernes. Le scalpel ne frémira point entre mes mains; je saurai le faire pénétrer jusqu'aux chairs vives encore : sentant le froid de l'acier, le cadavre vivant sortira peut-être un moment de sa léthargie. Aujourd'hui, je ne puis disposer que de quelques instans; je les consacre à l'examen de la question des chemins de fer.

Que ceux qui s'attendent à trouver dans cet écrit des colonnes de chiffres, n'aillent pas plus loin. Les argumens que l'on tire des chiffres n'ont de force qu'autant que ces chiffres sont vrais : or, chercher à détruire les raisonnemens arithmétiques de cette myriade d'ingénieurs à la tête forte et puissante, qui, comme une nuée de sauterelles, se sont abattus sur notre sol, serait une œuvre fastidieuse et inutile. Je

ne m'adresse qu'aux hommes de bon sens; ils sauront me comprendre : quant aux autres, peu m'importe de les convaincre.

DES CHEMINS DE FER.

Si les sociétés, dans leur développement moral, sont régies par des lois qu'elles ne peuvent transgresser sans cesser d'être, à plus forte raison leur existence physique y est-elle soumise.

La loi n'étant que l'obligation pour toute chose organisée d'obéir aux nécessités de sa nature, est toujours la conséquence immédiate d'un besoin.

Donc, pour connaître les lois qui régissent l'homme dans son existence matérielle, il faut chercher quels sont ses besoins. Une fois connus, les moyens par lesquels il peut y satisfaire seront les lois, d'autant plus importantes que les nécessités auxquelles elles remédieront seront plus grandes.

Jeté sur cette terre, pauvre et nu, l'homme succomberait bientôt si, par son industrie, il ne savait se procurer les alimens indispensables à son existence. Un des besoins primordiaux de la société, son premier devoir est donc de fournir une quantité suffisante d'alimens aux individus qui la composent, sinon elle s'anéantira.

Manger, telle est la première nécessité imposée à l'homme. Se procurer des alimens, telle est la première loi à laquelle il doit obéir, sous peine de mort. A cette loi fondamentale, qui régit tout ce qui respire, viennent s'en joindre d'autres moins importantes, qui varient selon les pays, selon le degré de civilisation. Exposé aux injures du temps, l'homme ne pourrait vivre sous nos climats septentrionaux: se vêtir, se loger sont donc deux obligations secondaires auxquelles cependant nous ne pouvons nous soustraire.

Chaudement vêtue, abondamment nourrie, que faut-il de plus à la créature? Mais, poussé par une triste fatalité, l'homme ne peut rester stationnaire; perpétuellement il faut qu'il marche jusqu'à ce que, s'abîmant sur ses ruines, des peuples nouveaux viennent prendre place dans l'orbe immense où gravite l'humanité, et ainsi jusqu'à la consommation des siècles.

Une fois que sorti de ses langes un peuple, se réjouissant dans sa force, marche à pas inégaux dans la civilisation, se créent pour lui des besoins nou-

veaux, des lois nouvelles de l'observation desquelles dépend sa splendeur future.

Permis à l'architecte de donner à un édifice telles formes gracieuses qu'il lui convient; mais plus il l'élèvera, plus les bases sur lesquelles il repose devront être larges et puissantes, sinon la ruine.

Les bases de la société sont les subsistances; première nécessité de l'homme, elles sont, pour toute agglomération d'individus, une question de vie ou de mort : donc, toute nation qui, oubliant la loi fondamentale, le principe même de son existence, néglige son agriculture pour tourner toutes ses forces vers l'industrie, marche à une prompte destruction.

Ces principes, qui peut les contester? Long-temps l'Angleterre y est restée fidèle; sur un sol des plus ingrats, son agriculture a réalisé des prodiges. Quelle que fût la science de ses agronomes, pouvaient-ils jamais égaler l'industrie dans ses merveilleux effets? Grâce à elle, la Grande-Bretagne est aujourd'hui la première nation du monde. Arrivée au faîte de la puissance, ne doit-elle pas craindre une chute d'autant plus redoutable qu'elle est plus élevée? Le jour est-il bien éloigné où les peuples se lasseront de nourrir les ouvriers de Birmingham?

La France, elle aussi, voit son industrie prendre une brillante extension; son commerce est enfin sorti des langes où il a été retenu si long-temps par l'absence des capitaux; les millions naissent aujourd'hui avec une merveilleuse facilité; jamais la France n'a

paru jouir d'une plus grande prospérité : non seulement le crédit décuple les richesses existantes, mais l'homme, se faisant créateur, sait donner une valeur à ce qui n'en a aucune. Cet accroissement subit de la fortune publique ne serait-il point chimérique? La nation ne serait-elle point dans un moment de fièvre, d'hallucination, qui venant à cesser, laissera tout le pays dans un état de prostration désastreuse? Quelles sont donc ces sources, si long-temps inconnues, qui tout à coup ont surgi du sol de la France épuisée par quarante ans de guerres et de révolutions? l'industrie et le commerce. Autrefois, comme aujourd'hui, ils étaient florissans.

Bordeaux faisait avec nos Antilles, il y a cinquante ans, un immense commerce où tout était bénéfice pour la mère-patrie : aujourd'hui, ses nombreux vaisseaux pourrissent dans ses larges bassins; ses vins, si long-temps réputés les meilleurs de France, n'ont plus de débouchés. Les habitans des côtes de l'Océan, riches autrefois par le cabotage, gémissent aujourd'hui plongés dans la plus affreuse misère, n'ayant d'autres ressources que la pêche pour soutenir leur chétive existence. Lyon, cette riche cité, la seconde ville de France, étreinte dans un cercle de fer, courbe son front républicain, attendant avec un courage stoïque la destruction complète de sa belle industrie. Tout le midi de la France, jadis si riant et si prospère, semble aujourd'hui un moribond prêt à descendre dans la tombe. A cet ancien commerce, qui

si long-temps fut pour la France une source de produits assurés, a succédé un genre d'industrie inconnu à nos aïeux. La vapeur, ce puissant moteur qui menace de soulever le monde, a remplacé partout l'action de l'homme; des machines, admirables conquêtes de l'intelligence humaine, suffisent aujourd'hui à tous nos besoins; la matière, soumise à notre pouvoir, se prête à toutes les fantaisies de l'imagination; bientôt le philantrope n'aura plus à gémir en voyant cette multitude d'ouvriers entassés dans des ateliers malsains, pour fournir au luxe des nations un aliment toujours nouveau. L'économie de temps et de main-d'œuvre que procurent ces merveilleuses découvertes est incalculable; il suffit de mettre à la portée de la machine les matières premières, pour qu'aussitôt elle les convertisse en mille produits variés : aussi le pays serait-il inondé, si l'on n'avait découvert un débouché nouveau. L'Angleterre étant depuis long-temps en possession du commerce du monde, la France ne pouvait espérer trouver place dans les marchés étrangers; restaient ses propres habitans. Toutes les marchandises non fabriquées dans le pays furent prohibées, et la nation française prétendit s'enrichir en s'exploitant elle-même.

L'accroissement de la population, les besoins nouveaux qu'on a su faire naître parmi nos classes ouvrières, les tissus de coton et les draps légers, remplaçant partout la toile et la bure, le luxe toujours croissant ont nécessité de nouvelles fabriques. En

voyant son territoire se couvrir d'usines, la France bat des mains, oubliant, la folle qu'elle est, que ses importations s'élèvent chaque année au-dessus de ses exportations, et qu'elle s'appauvrit au profit de l'étranger (1).

Qu'un peuple trouve un grand avantage à se faire le très-humble serviteur des autres, qu'il importe des matières premières pour les réexporter après les avoir manufacturées, on comprend qu'il en retire un bénéfice, qui, s'il n'est pas fondé sur des bases solides, pourra un moment faire croire à une brillante prospérité. Mais que celui qui, après avoir employé un grand nombre de mains à donner une forme nouvelle à des matières achetées à l'étranger, et qui ensuite les consomme lui-même, prétende que plus s'augmente sa fabrication, plus sa fortune grandit, n'est-ce pas dire que l'homme qui consomme le plus est le plus riche ?

Tout peuple dont les importations s'élèvent au-dessus de ses exportations, devient chaque année moins riche de tout ce qu'il donne de plus qu'il ne reçoit, donc l'industrie française important plus qu'elle n'exporte, loin d'être une source de richesses pour le pays, est une cause de ruine : cette conséquence est forcée, à moins qu'on ne prétende que carder, filer, tisser du coton, ne soit un moyen de production. Quand, en définitive, le résultat de tout ce travail est

(1) *Voir* page 26.

absorbé par ceux-là mêmes qui le font, il serait plus vrai de dire que des joueurs en maniant des cartes enrichissent la société, car là, comme dans l'industrie française, il en est quelques-uns qui s'enrichissent, et au moins les pièces d'or ne s'anéantissent point, au lieu que journellement nous échangeons nos capitaux contre des matières que le temps vient ensuite complètement détruire.

L'industrie, le commerce de la France, non seulement ruinent le présent, mais préparent encore un avenir déplorable. Des millions d'hommes vivent aujourd'hui par les manufactures, que deviendront-ils lorsque les ateliers seront fermés? Et ne croyez pas que cette époque soit bien éloignée; la mine que vous exploitez n'est point inépuisable, puisque c'est la propre population de la France. Tous les jours la classe ouvrière s'accroît et multiplie avec une effroyable progression. Comment en serait-il autrement? elle jouit aujourd'hui d'un si grand bien-être, et pourtant plusieurs milliers d'entre eux viennent chaque année grossir le nombre des pauvres, ces parias que la société rejette de son sein, et qui moins bien partagés que les animaux, meurent souvent de misère et de faim; le paupérisme inconnu aux anciens, et qu'il était donné à la civilisation moderne de discipliner, a-t-il d'autre origine que l'industrie?

Privée de capitaux, méprisée par les spéculateurs modernes, l'agriculture aurait peut-être pu par ses propres forces se soutenir et s'améliorer; mais l'in-

fluence pernicieuse d'une législation mauvaise est venue constamment paralyser les efforts de ces hommes vraiment utiles qui consacrent leurs loisirs à la culture de leurs propriétés; en vain, à force de patience et de sacrifices, auront-ils réussi à réunir en un seul lot une assez grande étendue de terre pour faire succéder à la culture des céréales l'éducation des bestiaux; à leur mort, le Code Napoléon viendra détruire l'œuvre de toute leur vie.

A ceux qui prétendent que la petite culture est préférable à la grande, on peut répondre en montrant l'état misérable de l'agriculture en France. Plus d'un tiers de notre population répandue sur des terrains incultes, y trouve à peine sa chétive subsistance; malheureuses créatures qui n'ont d'homme que le nom, pâles et couvertes de haillons, elles traînent péniblement leur existence maladive et souffreteuse; un autre tiers moins pauvre, mais non moins malheureux, se compose de nos paysans propriétaires. Comme autrefois, ils ne sont plus attachés à la glèbe, ils sont libres, libres de remuer du matin au soir des terrains ingrats qui, pour prix de tant de sueurs, produiront quelques légumes; obérés, couverts de dettes, à la merci des usuriers et des hommes de loi, qui, réfugiés dans les petites villes de province, absorbent toute la chaleur vitale de nos cantons ruraux; nos campagnards d'aujourd'hui ont la douleur de voir les quelques parcelles de terre, qu'avec tant de peine ils avaient réussi à acquérir, passer entre les mains des

procureurs qui, comme une nuée de corbeaux affamés, s'abattent sur cette proie facile; sont-ils assez heureux pour éviter tous les piéges si adroitement tendus par la législation, à leur ignorance et à leur simplicité; l'impôt, qui souvent s'élève à plus de la moitié du produit de la terre, les mauvaises années, la grêle, l'incendie, les inondations sont autant de causes qui tôt ou tard détruiront leur petite fortune, et le réduiront dans un état complet de dénuement.

La division des terres augmentant dans une progression infinie, le nombre des bestiaux doit diminuer; car pour nourrir des bestiaux il faut des prairies; et comment celui qui ne possède qu'un journal de terre pourrait-il le laisser en herbe? ne faut-il pas que chaque année il fournisse à sa subsistance? Or la terre peut bien pendant un temps conserver sa fertilité par de fréquens labours; mais il arrive nécessairement une époque où si elle ne reçoit des amendemens, elle deviendra entièrement stérile. Ces amendemens, comment vous les procurerez-vous? puisque chaque jour s'affaiblissent vos moyens de nourrir des bestiaux.

L'effet bien certain du système actuel de culture en France, est donc la diminution graduelle du règne animal, et par conséquent l'appauvrissement des terres, puisque les bestiaux sont le seul et premier principe de la fertilité; ce n'est donc pas seulement le présent qui doit attirer nos soins, mais bien aussi l'avenir. Que sera-t-il si nous laissons subsister dans

nos codes cette cause de destruction sans cesse agissante, la division extrême des terres?

Bien loin de produire les subsistances nécessaires à sa nombreuse population, la France importe chaque année une quantité considérable de grains, bestiaux, légumes secs, etc. (1); et c'est un fait attesté par les statistiques, que sans l'heureuse importation de Parmentier, les habitans des campagnes ne pourraient pourvoir à leur subsistance. Il est en France des provinces qui peuvent disputer à l'Irlande la réputation

---

(1) Etat des importations de France, déduction faite des exportations de chacun des articles ci-dessous énumérés, année commune de 1824 à 1830, époque où notre commerce était le plus florissant :

Chevaux, bœufs et moutons vivans......	17,000,000
Laines, cuirs et peaux................	70,000,000
Farineux alimentaires.................	45,000,000
Huile et autres sucs végétaux..........	25,000,000
Fruits................................	10,000,000
1,080,000 livres soie organisée.........	33,000,000
Fils..................................	4,000,000
Bois de charpente.....................	20,000,000
Fer, cuivre...........................	23,000,000
Sucre, café, indigo, etc...............	85,000,000
Coton en laine........................	30,000,000
Bois acajou...........................	3,000,000
Diamans, pierres fines................	12,000,000
Tabacs, épices, etc...................	6,000,000
	383,000,000

qu'elle s'est acquise par ses pommes de terre et la sobriété de ses habitans. En un temps de famine, on voit des hommes auxquels quatre livres de viande par jour ne suffisaient pas, vivre fort long-temps avec une demionce de mauvais pain; ainsi des Français; à Paris, chaque habitant a éprouvé sur ces subsistances une perte de 40 p. 100 (1). Il en est de même dans toutes les grandes villes de province; une consolante remarque, c'est que le riche n'a rien diminué de ses somptueux repas, et que tout le déficit est comblé par l'abstinence du pauvre.

La France, le plus riche de tous les pays, doit-elle

Etat des exportations, déduction faite des importations de chacun des articles ci-dessous énoncés, année commune de 1824 à 1830 :

Mulets	5,000,000
Médecine	6,000,000
Vins et eau-de-vie	55,000,000
Tissus de soie, de lin, de laine, de coton, objets de modes, etc	270,000,000
	336,000,000
Différence	47,000,000

De cet état il résulte, 1° que nous importons une quantité considérable de produits que notre sol devrait fournir; 2° que nos exportations ne s'alimentent que par nos industries de luxe, qui chaque jour augmentent la classe ouvrière, et par conséquent le nombre de nos pauvres.

(1) *Voir* à la fin le Tableau de la consommation moyenne de Paris.

donc bientôt devenir le plus pauvre? Son industrie la dépouille, et fait naître parmi sa population des besoins qui, une fois invétérés, rendent chacun moins riche de tout ce qu'il lui faut pour y satisfaire; son commerce n'a jamais été plus nul, et cela s'explique, puisque nous recevons et que nous ne rendons pas; nos ports ne sont pleins que de navires étrangers. Son agriculture abandonnée à elle-même, sous l'étreinte du code Napoléon, se débat en vain contre la la misère qui de toutes parts l'envahit, et pourtant le cadavre marche, le squelette, paré d'un manteau de pourpre, affiche des airs de grandeur.

D'hyperboliques récits ont fait connaître au monde étonné la merveilleuse invention des chemins de fer, et aussitôt la France de s'éprendre d'un violent désir de voir son sol sillonné en tous sens par ces voies magiques. Il n'est pas de campagnard qui ne rêve à l'heureux moment où il pourra aller à Paris en aussi peu de temps qu'il lui en faut maintenant pour se rendre à la ville voisine. Il n'est pas un conducteur du noble corps des ponts et chaussées qui ne se soit surpris éloquent en racontant à sa société d'élite les prodigieux effets de ces locomotives qui poussant de sourds mugissemens, emportent avec une rapidité effrayante des milliers de wagons. C'est partout une rage de railway que rien ne peut calmer.

Les chemins de fer feront la gloire du dix-neuvième siècle, par eux, les peuples seront réunis, l'Allemagne ne sera plus qu'à quelques heures de Paris, les

rapports de nation à nation deviendront aussi fréquens que ceux de ville à ville, puisque de fait la distance qui les sépare sera parcourue en aussi peu de temps. La France peut elle rester stationnaire dans cette nouvelle voie ouverte à la civilisation, déjà elle s'est laissée devancer, la grande nation; elle saura reconquérir par son génie actif, la place qui lui appartient dans cette œuvre civilisatrice. De tous côtés, des ingénieurs rétribués par le gouvernement, ont parcouru notre territoire; quinze cents lieues, dites *grandes lignes*, ont été étudiées par eux. L'intérêt particulier, de son côté, n'est point resté inactif, il n'attend qu'une autorisation pour soumissionner les lignes secondaires. Des projets médités par des hommes spéciaux, existent actuellement pour plus deux mille lieues de chemins de fer, chaque lieue coûte 1 million, 500 mille francs; la dépense totale sera de trois milliards. Quelle misère!

Et tous les spéculateurs d'attendre avec anxiété le moment où le bulletin des lois enregistrera les concessions depuis si long-temps demandées, car ce sera pour tous les loups cerviers de France, une immense curée que cette innombrable quantité d'actions jetée sur la place. Pourquoi donc ce retard de la part du gouvernement! Serait-ce que comme un enfant qui se risque sur la glace, il craint que sous ces résultats promis l'abîme ne soit caché?

Un projet d'autorisation de chemins de fer n'est pas plutôt apporté aux chambres qu'aussitôt il ne soit voté

d'acclamation. Quelle étrange folie s'est donc emparée de nos hommes d'Etat? quoi! pas une contradiction? L'avantage immense que la nation doit retirer de ces nouvelle voies, est-il donc si peu douteux que toute discussion soit inutile?

A l'apparition du système de Law, la France tout entière applaudit, nulle voix n'osa s'élever, et chacun s'empressa d'échanger ses capitaux improductifs contre des actions de cette compagnie des Indes orientales qui devait réaliser de si énormes bénéfices; et pourtant quel fut le résultat?

Tout récemment, en Angleterre, des associations géantes se formèrent pour l'exploitation des mines du Mexique; quoique lourde et pesante, l'imagination anglaise s'exalta par l'espérance de voir son pays inondé de tout l'or de l'Amérique, c'était à qui apporterait le plus tôt sa fortune aux compagnies. De nombreux vaisseaux furent équipés à la hâte, chargés de toutes les nouvelles machines, qui diminuant la main d'œuvre devaient doubler les bénéfices; enfin ils mirent à la voile, et ces nouveaux argonautes, le cœur gonflé d'espérance, arrivèrent sur les côtes d'Amérique. Les récifs ne permettaient point d'aborder, aucun port ne s'offrait où les vaisseaux pussent être à l'abri d'une mer orageuse. Enfin, après mille fatigues et mille dangers on parvint à débarquer et à transporter les machines qui devaient réduire le minérai. Mais arrivés là, les mines ou n'existaient pas, ou étaient épuisés; le découragement s'empara bien-

tôt des Anglais, la fièvre jaune décima leur nombre, la rouille dévora leurs machines, bref, en moins de cinq ans, hommes, vaisseaux, compagnie, tout avait disparu, et plus d'un milliard fut anéanti. Ne se peut-il pas qu'il en soit de même pour les chemins de fer ?

Qu'est-ce donc qui établit d'une manière si patente l'impossibilité où sont les chemins de fer d'être improductifs ? Quels sont donc les raisonnemens si péremptoires qu'on fait valoir pour qu'il ne soit point permis de référer en doute les immenses bénéfices qu'on nous promet ?

L'exemple de l'Angleterre..... Mais avant de comparer deux pays entre eux, il faut établir quels sont leurs points de rapport, de similitude, sinon les conséquences que vous tirerez seront d'autant plus fausses que la dissemblance sera d'autant plus grande : or, auprès de l'industrie anglaise, la nôtre n'est qu'un pygmée; notre commerce général égale à peine celui de la seule compagnie des Indes. Les chemins de fer pourraient donc être fort productifs en Angleterre et ruineux en France; et pourtant, malgré les nombreux et incontestables avantages que les chemins de fer construits en Angleterre ont sur ceux de France, et par la modicité du prix des matériaux, et par l'innombrable quantité de voyageurs et de marchandises qui circulent sans cesse dans ce bazar de l'univers, à peine s'ils produisent 5 p. 100.

Restent la Belgique et les Etats-Unis. Qui, de

bonne foi, peut invoquer l'exemple de l'Amérique en faveur des chemins de fer, quand ils sont la principale cause du bouleversement qu'elle vient d'éprouver, et dont, malgré toute la force de la jeunesse, elle se remettra avec peine?

Le gouvernement de Belgique n'a pas voulu laisser à des compagnies particulières les bénéfices que promettaient les chemins de fer; il s'est fait lui-même entrepreneur. Dans un pays entièrement plat, où les fers sont aussi communs qu'en Angleterre, les dépenses ont dû être bien minimes: eh bien! a-t-il eu lieu d'être satisfait de son opération?... Le ministre du commerce est venu dernièrement déclarer à la Chambre des députés, qu'il était urgent d'élever les tarifs, sinon que, loin de se suffire à lui-même, le chemin de fer serait pour l'Etat une charge nouvelle.

Un chemin de fer qui réunirait deux villes manufacturières situées à peu de distance l'une de l'autre, ayant entre elles un commerce continuel de transit qui traverserait en outre un pays entièrement industriel fournissant abondamment des houilles de première qualité, aurait certes les plus belles chances de succès : telle est la position avantageuse où se trouve le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon; et pourtant la compagnie est en pleine déconfiture. Malheur au voyageur qui par curiosité s'aventure sur la voie de fer! il court risque à chaque instant d'être fracassé par les wagons qui descendent abandonnés par

les conducteurs. Traîné par de misérables haridelles, il met le double de temps que par les moyens ordinaires. Le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon n'ayant pu se soutenir, comment celui de Roanne aurait-il pu le faire? Aussi est-il dans une complète banqueroute; la compagnie n'existe plus que de nom; de simples ouvriers réclament inutilement leur salaire; les réparations les plus urgentes ne peuvent se faire, faute de fonds (1).

A moins que vous ne m'établissiez qu'il est en France deux villes où l'industrie et le commerce soient parvenus à un plus haut point qu'à Lyon et à Saint-Etienne; qu'il est un pays où les manufactures, les exploitations de houille soient plus nombreuses, je suis en droit de conclure que la banqueroute sera la conséquence forcée de toutes vos spéculations. En vain montrez-vous avec ostentation la hausse continuelle des actions des chemins de fer; il n'y a que les sots qui puissent se laisser prendre à cette valeur fictive : je juge par ce que je vois, par des faits qui me sont connus. Or, les chemins de fer de Saint-Etienne à Lyon, à Roanne, construits avec la plus grande économie possible, réunissant des conditions de succès telles que nulle part il n'en peut exister de

(1) Un pont emporté par les eaux ne peut-être rétabli, et l'on traverse le torrent sur quelques poutres mal affermies. Le service des voyageurs n'est plus fait régulièrement, il faut souvent attendre la locomotive deux ou trois heures.

semblables, ayant ruiné leurs actionnaires, j'en conclus qu'un sort encore plus déplorable attend tous ceux qui seront assez sots pour ne point profiter de leur exemple.

De tous les chemins de fer nouveaux, celui de Saint-Germain est le plus haut coté; ceux de Versailles, car il y en a deux en construction et un troisième s'élabore, ne viennent qu'en seconde ligne. Comment s'expliquer la folle ardeur avec laquelle ces chemins ont été accueillis? Une voie de fer pour aller à Saint-Germain!... Mais qu'y faire, bon Dieu?... Trois chemins pour Versailles!!!... Croyez-vous donc que le public parisien ne se lassera jamais d'aller admirer les admirables croûtes entassées dans le palais de Louis XIV? Tous quatre, il est vrai, s'intitulent pompeusement *Chemin de fer de Paris au Havre;* mais que deviendront alors le projet du gouvernement par les plateaux, et celui de la compagnie Riant par la vallée de la Seine?

Lors même que la véracité des calculs présentés serait démontrée; lors même que, faisant violence au bon sens, on ne jugerait point ce qui doit être par ce qui est, il serait impossible à tout homme sensé d'admettre comme infaillible le succès des chemins de fer. Que le nombre, actuellement si limité, de nos voyageurs se décuple tout à coup; qu'à la stagnation de notre industrie et de notre commerce succède une effervescente prospérité; quoique invraisemblables, de pareilles espérances peuvent trouver crédit chez

des esprits prévenus : mais que l'on ne prenne pas la peine de comparer les dépenses certaines avec les recettes promises, n'est-ce pas le comble de la folie humaine ?

Avant de distribuer des dividendes, il faut faire face aux dépenses si considérables, que nécessite chaque jour l'entretien d'un immense matériel. Les wagons n'obéissant qu'à une traction saccadée, sont bientôt disloqués par les chocs que continuellement ils éprouvent; les locomotives, que nous sommes forcés de faire venir à grands frais d'Angleterre, ne résistent que bien peu de temps à un usage journalier; et puis il faut un nombreux personnel de machinistes, de wagoniers, de surveillans, d'inspecteurs, etc.

Construites à la hâte, les chaussées s'affaisseront, les ponts seront emportés par les torrens, les voûtes crouleront; les rails, cessant d'être d'aplomb sur les pierres détruites par les gelées et par les eaux, se briseront et occasionneront de nombreux accidens qui, pour la compagnie, se convertiront en dommages et intérêts. A ces causes déjà si nombreuses de dépense, viennent s'ajouter la consommation de la houille, dont, malgré tous nos efforts, le prix augmente tous les jours, l'impôt indirect, car il n'est pas présumable que le gouvernement perde de gaieté de cœur les millions qu'il prélève sur les voitures publiques. Ce n'est qu'après avoir satisfait à tous ces besoins que l'on pourra songer à payer l'intérêt des sommes énormes employées à la construction du chemin ; encore

avant faudra-t-il tenir compte de la déperdition annuelle du capital, les concessions n'étant que temporaires, et aussi de l'altération qu'éprouveront les rails, exposés à l'humidité et à un frottement continuel (1).

L'industrie des transports est à notre industrie générale comme un est à trente. Le même rapport ne doit-il pas nécessairement régir nos voies de communication, et ne serait-ce point s'exposer à d'étranges erreurs que de sacrifier à une industrie toute secondaire des capitaux hors de proportion avec le but qu'elle remplit? Dépendantes de toutes les autres industries, n'existant que par elles, ne serait-ce point une insigne folie de concentrer sur les voies de communication les forces dont partout un si vif besoin se fait sentir?

Construire des chemins en fer là où il n'existe que peu de transports, et prétendre que l'industrie se développera une fois que des moyens rapides de faire circuler les produits seront ouverts, n'est-ce pas vouloir que l'effet précède la cause?

Toute la supériorité des chemins de fer sur les routes ordinaires, se restreint à ce seul avantage, la célérité; car l'économie de forces est bien rachetée par l'usure de la machine et la consommation du charbon.

---

(1) Une barre de fer d'un pouce cube exposée à l'humidité est complètement détruite en moins de vingt-cinq ans : concluez.

Toutes les fois donc qu'un canal, qu'une rivière seront en concurrence avec un chemin de fer, les houilles, les bois, les vins, les métaux, les pierres, en un mot, toutes les marchandises dont partout il y a des dépôts considérables, continueront à être transportées par les bateaux. C'est donc abuser de la bonne foi publique, que d'assurer que les houilles de Givors, par exemple, prendront la voie de fer, quand elles ont la Loire, le canal de Briare, d'Orléans, la Saône, le canal de Bourgogne, par lesquels elles arrivent aujourd'hui à Paris (1).

Il faudrait être de la plus insigne mauvaise foi ou de la plus profonde ignorance, pour nier cette conséquence. Réduits au petit nombre des voyageurs et aux marchandises qui sont transportés aujourd'hui par le moyen des chevaux, les chemins de fer ne peuvent espérer que remplacer les messageries et les roulages qui existent. Et bien, de nombreuses compagnies s'organisent chaque jour, elles n'ont d'autres dépenses que leur matériel souvent fort mesquin, d'au-

---

(1) Un industriel me racontait, qu'un ingénieur ayant fait d'immenses calculs pour établir l'avantage que retireraient les propriétaires des houillières de Saint-Etienne alors que le chemin de fer de Lyon serait établi, s'aperçut à la fin qu'il avait attribué à la voie de charbon une valeur double de celle qu'elle a réellement. D'après ses propres aveux, on ne pouvait espérer conduire à Paris une voie de houille à moins de 75 francs de frais; la même quantité ne vaut que 40 francs, et est transportée journellement pour 18 à 25 francs.

tres charges que l'impôt, toutes cependant, à l'exception de deux, qui ont su constituer entre leurs mains une sorte de monopole, sont forcées de se retirer, après une existence plus ou moins longue. Comment des spéculations ayant le même but auraient-elles un résultat différent, alors que non seulement elles ont des charges tout aussi considérables à supporter, mais encore une nouvelle route à construire, sujette à de si nombreuses détériorations?

On ne peut donc sans extravagance attendre des bénéfices des chemins de fer : l'exemple de l'Angleterre fût-il avantageux, n'aurait rien de concluant, car entre les deux pays il n'y a aucun rapport, aucune comparaison possible. En Belgique, malgré la grande économie qui résulte et du bon marché des fers et de l'horizontalité des plans, les bénéfices sont nuls, il y a même perte. Aux Etats-Unis banqueroute; enfin chez nous, à Saint-Etienne, dans la contrée la plus propre aux chemins de fer, ils ne peuvent exister, écrasés qu'ils sont par les énormes dépenses d'entretien nécessitées par les éboulemens continuels, la détérioration rapide des machines, la destruction des rails, et de l'immense matériel nécessaire aux transports.

Ce n'est donc que par le mensonge que l'on a pu faire croire au brillant avenir réservé aux chemins de fer; ce n'est que par de fallacieux argumens qu'on a pu trouver des capitaux pour réaliser des spéculations aussi folles qu'insensées.

Si la vérité pouvait être connue de tous, chacun dé-

plorerait l'erreur si habilement propagée, et qui peut être si fatale au pays; mais épaisses sont les ténèbres qu'on a pris soin d'amonceler. La France, fascinée par les prodigieux caculs de ses ingénieurs, par les merveilleuses combinaisons de ses financiers, ne brisera le charme sous lequel elle se complaît, qu'alors que de toutes parts saigneront ses blessures.....

Un ancien procureur occupe la place de Colbert, tous nos députés sont ou avocats ou hommes de bourse, pour les uns, incapacité, pour les autres, intérêt particulier. Comment alors espérer que le gouvernement s'aperçoive des dangers que court la France assez à temps pour les conjurer?

Quelques rares esprits commencent bien à douter de ce qu'affirment si effrontément les hommes dits *spéciaux;* mais qui oserait s'élever contre une opinion aussi généralement répandue, ne verrait-il pas fondre aussitôt sur sa tête d'orageuses tempêtes?

Et puis qu'importe que des sociétés particulières se ruinent, les capitaux qu'elles emploieront ne sortiront point du pays, ils passeront seulement dans d'autres mains, tandis que les chemins de fer une fois construits, ce sera pour la France un puissant moyen de communication de plus, dont elle retirera les plus grands avantages. Un tel sophisme a-t-il pu trouver crédit? Comment! la société, riche de la fortune de chacun, pourrait s'enrichir par la ruine de quelques-uns de ses membres? Des spéculations qui sont les siennes puisqu'elle est le tout, et que les particuliers

ne sont que des parties, aboutissant à la ruine, auraient pour résultat d'augmenter la fortune publique, quand elles détruisent celles des individus qui la composent? Avec de telles prémisses, on arrive à cette conséquence, que plus il y a d'hommes ruinés dans une société, plus elle est riche.

Tout capital employé dans de fausses spéculations ne passe point en de nouvelles mains, mais s'anéantit. Le manœuvre qui emploie à nourrir sa famille, son faible salaire souvent insuffisant, ne devient pas plus riche, puisqu'il consomme. Ce petit capital qu'il reçoit chaque jour, une fois échangé contre des subsistances, cesse d'exister : il n'est plus représenté que par le résultat du travail de l'ouvrier; or, si ce résultat est zéro, il est bien certain que le capital est anéanti.

Ruine complète des actionnaires, anéantissement des capitaux, tels seront les résultats prévus, les conséquences nécessaires des chemins de fer.

Suffirait-il donc que les chemins de fer offrissent aux intéressés de riches bénéfices à réaliser, pour que le gouvernement donnât son autorisation? Une raison plus puissante que l'intérêt particulier ne doit-elle pas dominer la question? L'intérêt général ne serait-il pas compromis par ces spéculations colossales? Croit-on possible de faire converger en un seul point tant de millions sans que les autres industries n'en souffrent un dommage considérable? Notre commerce maritime manque de fonds pour ses expéditions lointaines, notre agriculture s'offre partout sous

le plus désolant aspect; nos cultivateurs manquent d'argent, et dans l'impossibilité de s'en procurer, sont réduits à laisser incultes les terrains les plus fertiles, et c'est dans un pareil moment que l'on songe à exécuter des travaux pour lesquels les richesses de l'Angleterre seraient insuffisantes! Le crédit, par sa puissance magique, fût-il assez fort pour produire instantanément les sommes énormes dont on aura besoin, il ne pourrait le faire qu'aux dépens de l'avenir; car une commotion politique renverserait aussitôt tout cet échafaudage élevé sur le sable mouvant de la confiance publique.

Fût-il vrai que la France eût assez de ressources pour faire face aux immenses sacrifices qu'on veut lui imposer, une terrible objection resterait encore à réfuter. Que deviendra cette innombrable multitude de gens qui ne vivent que par l'industrie des transports? L'agriculture ne peut nourrir les vingt-cinq millions de Français qui n'ont d'autre ressource que la culture de la terre. L'industrie, simplifiant les machines, en inventant de nouvelles, chasse chaque jour de ses ateliers des milliers d'ouvriers devenus inutiles. La misère la plus profonde attend donc infailliblement cette foule de postillons, conducteurs, rouliers, patachons, etc., si joyeux aujourd'hui et si contens de vivre.

Les routes rendues inutiles par les chemins de fer, continueront-elles à être entretenues par l'Etat, et alors quels avantages le pays retirera-t-il de cette dé-

pense? Et puis ces nombreux villages qui bordent nos routes ne verront-ils pas disparaître leur prospérité, qu'ils ne doivent qu'à la circulation continuelle? Ces hôtelleries répandues avec une telle profusion sur tout notre territoire, ne seront-elles point détruites aussitôt que chacun pourra en quelques heures parcourir des distances si considérables? Alors les propriétés voisines, n'ayant plus de débouchés pour leurs denrées, perdront infailliblement de leur valeur (1).

Les chemins de fer ne consomment que de la houille, et ne laissent pour résidu que quelque peu de cendres, que le vent disperse aussitôt. Soit donc que transportés dans les villes, les produits de nos campagnes y trouvent un débouché aussi avantageux que celui dont ils sont en possession aujourd'hui, soit que forcément ils soient consommés sur place, il ne peut en résulter qu'une perte réelle. Transportés au loin, ils ne reviendront pas transformés en engrais rendre la force à la terre épuisée. Consommés sur place, ils donneront nécessairement un bénéfice moindre, quand bien même le manque d'argent, la division

---

(1) Avant l'établissement des chemins de Saint-Etienne à Lyon, les terrains médiocres situés entre Givors et Rives-de-Giers, se louaient de 40 à 50 francs l'hectare, aujourd'hui toutes les fermes sont abandonnées, car la seule ressource des fermiers sur un sol aussi ingrat, les transports des charbons, n'existe plus.

extrême des terres, ne seraient point un obstacle invincible à l'augmentation du règne animal en France.

Créer, c'est produire une chose entièrement nouvelle, on peut donc prétendre que l'industrie manufacturière donnant aux matières premières une valeur plus forte par leur transformation, est productrice de tout cet excédent. Mais le commerce ne faisant qu'échanger des produits contre des produits, n'a d'autre résultat qu'un gain plus ou moins fort, toujours prélevé aux dépens d'un des contractans. Réduit à de simples échanges, le commerce sera d'autant plus florissant que les échanges seront plus nombreux. En effet, que l'habitant des Antilles puisse traiter avec l'épicier de la rue des Lombards, les marchandises coloniales n'ayant plus à satisfaire les intermédiaires obligés aujourd'hui, retomberont immédiatement sous le niveau commun qui force toute marchandise à descendre à sa véritable valeur, donc la perte des bénéfices que font aujourd'hui l'armateur, le courtier, le marchand en gros, n'auront qu'un résultat, la baisse des prix; qu'un avantage, celui du consommateur. Ces principes admis, il faut en conclure que mettre en rapport direct le consommateur et le producteur, c'est anéantir le commerce; or, tel est le but des chemins de fer; qu'une ligne de chemins de fer unisse Paris au Havre, cette ville si prospère aujourd'hui, ne sera bientôt plus qu'un faubourg de Paris, un port où les marchandises seront

débarquées pour être aussitôt conduites dans des entrepôts situés au centre des affaires. A quoi bon des courtiers au Havre? ceux de Paris ne seront-ils pas bien mieux placés pour vendre et acheter? A quoi bon mettre en magasins, quand il sera facile de transporter les marchandises chez soi? Les navires n'auront plus de destination pour le Havre, mais bien pour Paris; ils ne relâcheront dans les bassins que le temps nécessaire pour transporter leur cargaison sur les wagons. Privée de son commerce, réduite à n'être qu'une succursale, la ville du Havre disparaîtra sous ses ruines, triste et fatale victime de la folie humaine.

Tel est l'avenir réservé aux villes assez insensées pour désirer voir disparaître la distance qui les sépare de la capitale; l'influence commerciale qu'elles exercent sur tout le pays qui les entoure, et pour lequel elles sont comme un lieu central, disparaîtra aussitôt qu'elles auront perdu leur individualité, qu'elles ne seront plus qu'une dépendance de la grande Cité. La centralisation, cause de tant de désastres et de misères, augmentant toujours, il n'y aura plus qu'une seule ville, qu'une seule place commerciale, alors accoureront de toutes parts et les juifs immondes, et cette race maudite de financiers que la société, suicide d'elle-même, laisse non muselés au milieu d'elle, protégés par un rempart de crimes et de souillures; tous, d'un œil avide, suivront les progrès du mal. Attentifs aux moindres tressaillemens du moribond

objet de leur infâme trafic, ils assisteront avec une joie infernale à la longue agonie de la France, jusqu'à ce que sortant enfin de son sommeil, le peuple soulevant sa tête puissante vienne, justement irrité, briser ces vastes réseaux de chemins de fer, ignobles entraves sous lesquelles on veut que la France courbe sa tête altière.

Non, les chemins de fer ne s'exécuteront pas; avertie par des banqueroutes partielles, la France s'arrêtera sur le bord de l'abîme, l'intérêt particulier si pénétrant ne tardera point à comprendre tout ce qu'il y a d'erroné dans les bénéfices promis; la réaction s'opère, et le temps d'arrêt occasionné par les études que le gouvernement a cru nécessaires, aura, bien à son insu, conjuré le mal. Déjà une foule d'esprits sensés blâment la précipitation avec laquelle on se jette dans des entreprises où l'enjeu du pays doit être si considérable (1)

---

(1) Budget des travaux publics qui doivent être exécutés en une période de dix ans :

Routes royales	200 millions.
Canaux	600
Rivières	162
Amélioration des ports	70
Chemins de fer pour commencer 1000 lieues	900
	1,932 millions.

Bientôt l'effrayante misère qui nous dévore, et qui chaque jour s'étend davantage, apparaissant à nu, chacun, sentant la terrible faim déchirer ses entrailles, tournera inutilement peut-être ses forces épuisées vers l'agriculture; en vain l'industrie grandira, elle sera impuissante contre la famine, qui partout, portera la désolation et la mort. Terrible conséquence de l'oubli de cette loi première indignement méconnue, qui oblige toute nation à produire des subsistances en rapport direct avec ses habitans; sinon ruine et destruction.

Report..........	1,932 millions.
Budget ordinaire des ponts-et-chaussées.	410
Routes départementales..............	213
Chemins vicinaux....................	400
Concessions aux compagnies particulières....	300
Total.............	3,255 millions.

Soit 335 millions par an, en admettant comme certains les devis de MM. les ingénieurs. Or, en Angleterre, la lieue de chemin de fer coûte 2 millions 400 mille francs, terme moyen; est-il possible que la depense soit moindre en France? Sur ce seul article, le crédit demandé est donc au-dessous de la vérité, de un milliard, 500 millions.

FIN.

CONSOMMATION MOYENNE DE PARIS.

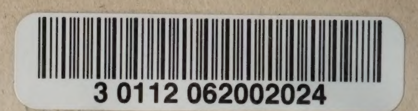
POIDS DES ANIMAUX, selon Lavoisier.	1766-1775	1786-1790	1806-1810	1821-1822	1828-1829	1831	1837
Bœufs...... 700 livres.	66,784	67,104	70,081	74,686	70,658	61,670	72,474
Vaches..... 250	20,976	16,463	12,821	8,273	13,769	14,389	14,175
Veaux...... 60	107,949	95,731	85,395	73,917	63,599	62,867	70,739
Moutons.... 40	333,921	340,125	345,730	351,958	365,746	288,203	364,409
Porcs...... 200	55,150	66,220	75,365	87,994	82,877	76,741	85,336
Viandes à la main......	défendue.	*id.*	*id.*	3,257,002	6,524,132	6,911,412	6,092,184
Nombre d'habitans.....	571,132	608,000	651,777	713,765	890,406	890,406	909,126
Quantité de livres pour chaque habitant......	145	138	131	123	108	95	105*

* L'augmentation apparente de la consommation en viande, s'explique par la présence à Paris de plus de 100,000 étrangers non compris dans la population.

CONSOMMATION MOYENNE DE PARIS

en 1821-22, qu'il était peuplé de 713,765 habitans.		en 1831, 890,406 habitans.	en 1837, 909,126 habitans*.
Sacs de farine....................	627,860	587,910	N'a pas été publié.
Fromages secs (livres).............	1,348,500	996,369	1,150,187
Vins (hectolitres).................	828,110	776,784	877,769
Eau-de-vie (hectolitres)............	42,774	28,573	37,716
Bière (hectolitres)................	148,276	112,359	120,552

* Non compris les 100,000 étrangers domiciliés.—Tous ces chiffres sont extraits des Mém. de l'Acad. et de l'An. des longitudes.


3 0112 062002024